Die deutsche Binnenschiffahrt
Ihre Entwicklung in der jüngsten Vergangenheit und ihre weiteren Entwicklungsmöglichkeiten

Auszug aus einer Arbeit
zur Erlangung der Würde eines Doctor rerum politicarum
bei der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Schlesischen Friedrich Wilhelmsuniversität
zu Breslau

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Vorgelegt von
Walter Freiherr von Steinaecker
Oberstleutnant a. D.
geb. zu Berlin

Breslau 1920

Gedruckt mit Genehmigung der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität

Berichterstatter:
Geheimrat v. Zwiedineck-Südenhorst

Meiner Frau gewidmet

Einleitung.

Durch den Krieg und seine Folgen hat die Binnenschiffahrt mit dem gesamten Wirtschaftsleben schweren Schaden erlitten.

I. Stellung der Binnenschiffahrt im Rahmen der gesamten Verkehrspolitik.

Die jüngste Entwicklung der Binnenschiffahrt zerfällt in drei Perioden.

1. 1830—1870: Niedergang der Binnenschiffahrt als Folge des Aufkommens der Eisenbahnen.
2. 1870—1905: Umschwung der öffentlichen Meinung zu Gunsten der Binnenschiffahrt infolge der technischen Vervollkommnung.
3. Seit 1905: Glanzzeit der Binnenschiffahrt. Folgen der Gesetze von 1905 und 1911.

Diese Entwicklung hat die allmähliche stärkere Heranziehung der Binnenschiffahrt zu den Verkehrsleistungen zur Folge. An der Hand des statistischen Materials ist seit 1875 eine außerordentliche Steigerung der Leistungen der Binnenschiffahrt festzustellen,

ermöglicht durch die Vervollkommnung des Wasserstraßennetzes und der Verkehrsmittel. Die Leistungen können durch regelrechte Verkehrsaufteilung zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt bedeutend gesteigert werden, zumal beide Verkehrszweige verschiedene verkehrstechnische Prinzipien haben und verschiedenen Zwecken dienen.

II. Privatwirtschaftliche Organisation der Binnenschiffahrt.

Die privatwirtschaftliche Organisation beruht auf der Gewerbefreiheit, die privatrechtliche auf dem Gesetz vom 15. 6. 1895. Das Verkehrsprinzip der Binnenschiffahrt läßt die verschiedensten Verkehrsmittel und Betriebsformen neben einander zu. Die Folge davon sind starke Konkurrenzkämpfe, welche zu privatwirtschaftlichen Zusammenschlüssen geführt haben, und zwar mehr beim Großbetrieb, als beim Kleinbetrieb.

Das Wesen der Binnenschiffahrt schließt ein Tarifsystem nach Art der Eisenbahntarifsysteme aus. Die Wasserfrachten regeln sich nach Angebot und Nachfrage und weisen erhebliche Schwankungen auf. Diese Schwankungen sind um so größer, als sie der Einwirkung der wilden Konkurrenz unterworfen sind. Die Folge ist, daß sich besonders der Kleinbetrieb nur durch die äußerste Billigkeit halten kann und meist an der Grenze der Existenzmöglichkeit arbeitet. Tarifierte Frachtsätze haben nur die Großschiffahrtsgesellschaften. Für das Kleingewerbe sind zwar Ein-

richtungen zur Festigung der Frachtpreise getroffen, welche aber keinen durchgehenden Erfolg infolge der Gewerbefreiheit haben können.

Der Binnenschiffahrt fehlte vor dem Kriege eine feste Organisation. Eine Zentralorganisation wurde ihr im Kriege in Form der Schiffahrtsabteilung aufgezwungen. Nach dem Kriege bildete sich als privatwirtschaftliche Organisation die „Zentralarbeitsgemeinschaft des deutschen Transport und Verkehrsgewerbes" als Interessenvertretung im Reichswirtschaftsrat. Fragt man nun, ob die weitgehende Bildung von Kartellen, Syndikaten usw. zuträglich ist, so muß zugegeben werden, daß durch Festigung der Lage solche Zusammenschlüsse sowohl für die Binnenschiffahrt als auch für die Verfrachter von Vorteil sein können, zumal ein Mißbrauch der Macht durch die mit der Gewerbefreiheit verbundene Konkurrenz, und besonders infolge des Umstandes nicht zu befürchten ist, daß die Eisenbahn auf die Frachtpreisbildung letzten Endes von ausschlaggebendem Einfluß ist. Allerdings darf die Gefahr für die Existenzmöglichkeit des Kleingewerbes nicht verkannt werden. Es kann aber das Reich als Besitzer der Wasserstraßen einen sich aus der Vormachtstellung ergebenen Mißbrauch der Macht jederzeit verhindern.

III. Binnenschiffahrtspolitik.

Die Wahrung der Einheitlichkeit des Binnenwasserstraßensystems ist Aufgabe des Staates. Diese Aufgabe sucht das Reich dadurch zu lösen, daß es den Besitz aller Binnenwasserstraßen durch die neue Reichsverfassung selbst übernimmt, während die alte Reichsverfassung den Einzelstaaten den Besitz überließ. Der

Betrieb selbst bleibt in den Händen der Unternehmer. Die Abgabenfrage wird einheitlich geregelt.

Die frühere Organisationslosigkeit der Binnenschiffahrt wurde durch Schaffung der Schiffahrtsabteilung behoben, welche erst als vorübergehende militärische Behörde gedacht war, dann aber als ständige Einrichtung in das Reichsverkehrsministerium übergegangen ist. Die Schaffung dieses Ministeriums ist für die Binnenschiffahrt von grundlegender Bedeutung, nachdem sie vorher in Preußen dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unterstellt gewesen war.

Eine weitere Bedeutung hat das Betriebsrätegesetz und die Schaffung des Reichswirtschaftsrates. Tief eingeschnitten in die Lebensbedingungen der Binnenschiffahrt hat ferner der Versailler Vertrag, nicht nur durch Abgabe von Material und wichtigen Betriebsstoffen, sondern auch durch die politische Lage, die er auf den Binnenwasserstraßen geschaffen hat.

Es bleibt endlich die Frage nach der Möglichkeit der Verreichlichung des Betriebes zu erörtern. Eine Verreichlichung wäre nur gerechtfertigt, wenn sie nicht der Förderung von Sonderinteressen einzelner Interessentengruppen dienen würde, sondern zum Zwecke der Förderung einer großzügigen, einheitlichen Verkehrspolitik geschähe. Wer solches Verkehrsmonopol in der Hand des Reiches wünscht, und die Reichsregierung für befähigt zur richtigen Verwaltung hält, müßte der Verreichlichung zustimmen.

In Ansehung der Schwierigkeiten der Ausführung aber, und besonders mit Rücksicht auf den Umstand, daß ein berechtigter Zweig der Privatindustrie vernichtet werden würde, wird man zu dem Schluß kommen, daß eine straffe privatwirtschaftliche Organisation im Interesse der Volkswirtschaft zur Zeit das Richtige ist, und somit die Belassung der jetzigen Wirtschaftsform vorzuziehen sein wird.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548211_0045